

ضمان الخطر البحري

بوكلاب سهام

كلية الحقوق
جامعة الإخوة منتوري
قسنطينة

ملخص:

نظرا لأهمية الأخطار البحرية لكونها محل عقد التأمين البحري، فإنه لا بد من تحديد المخاطر التي تكون قابلة للضمان بموجب وثيقة التأمين البحري من تلك التي تكون مستثناة وغير قابلة للضمان، إضافة إلى ذلك لا بد من تبيان الإطار الزمني و المكاني الذي يجب أن يقع ضمنه الخطر البحري حتى يكون المؤمن مسؤولا عن نتائج الخطر المضمون .

مقدمة:

إن المخاطر ممزوجة بحياة الإنسان، لكنها متنوعة تتجسد في عدة أشكال وأوجه، لكن هذه المخاطر تتزايد وتكثر بممارسة الأنشطة و الأعمال، حيث ترتفع نسبة وقوع الأخطار وتحققها، وهذا ما دفع بفكرة التأمين الأولى إلى الظهور وتطورت هذه الفكرة من أجل الحصول على حماية أفضل بمرور الزمن والأخطار تختلف آثارها بحسب مكان وقوعها، فالتقاع على اليابسة تكون أقل وطأة من تلك التي تقع في عرض البحر، حيث أنه على اليابسة يمكن تفادي الكثير من الأخطار أو التقليل من عواقبها وأضرارها، أما في البحر فإن شدة الأخطار تتضاعف

Abstract:

Given the importance of the maritime risks which are subject of the marine insurance contract, it necessary to determine the insurable risks by virtue of the maritime insurance policy , from the excepted and uninsurable risks

Moreover, the place and time frame relating to the maritime risk must be mentioned, so that the insurer will be responsible of the insured risk results.

وعواقبها تكبر لأن السفينة والبضاعة تكون محاطة بالخطر من كل جانب وبعيدة عن اليابسة وعن المساعدة، وهذا ما يسهل وقوع الخسائر ويضخم الأضرار، فضلا عن أن قيمة السفينة والبضائع المحملة على متنها تكون ضخمة وهائلة مما يفرض ضرورة اللجوء إلى التأمين البحري من أجل التخفيف من آثار الأخطار التي تتحقق أثناء قيام السفينة بالرحلة البحرية، لكن هذه الأخطار تكثر وتتعدد وتتوسع وتتخذ عدة أشكال تهدد سلامة السفينة و البضاعة طول فترة الرحلة البحرية، لذلك نتساءل: ماهو الدور الذي يلعبه الخطر في التأمين البحري وكيف يتم تغطيته؟.

المطلب الأول: ضمان الأخطار البحرية

الفرع الأول: مفهوم وطبيعة ضمان الخطر البحري
يقصد بالخطر في اللغة الإشراف على الهلاك⁽¹⁾، ويقال خاطر أي جازف، ومصدر الخطر يكمن فيه الضرر ويخشى منه عمل مضر أو مسيء هذا لغة.
ويختلف تعريف مصطلح الخطر في التأمين بشكل عام عنه كمصطلح في عملية التأمين حيث أنها تدل على الحوادث التي وقعت وألزمت المؤمن بتعويض الخسارة الناشئة عنها⁽²⁾.
ويعرف الخطر على أنه "عدم التأكد الممكن قياسه"⁽³⁾، ويعتبر الخطر وفقا لهذا التعريف الأداة العملية لحساب قسط التأمين .

ويرى كل من هانسي وعبد ربه أن الخطر هو حالة "عدم التأكد من وقوع خسارة معينة"، وهذا التعريف استند إلى الحالة الذهنية للمؤمن المؤمن له عند اتخاذ قرار التأمين، إذا فالخطر يخضع لحالة عدم التأكد للتقدير الشخصي لطرفي عقد التأمين⁽⁴⁾، هذا بالنسبة للخطر في التأمين بشكل عام .

وفي التأمين البحري نجد أن النظام يقوم على فكرة تقتضي ضرورة توزيع الأضرار و الخسائر الناتجة عن خطر بحري على مجموعة من الأشخاص بدلا من أن يتحمل أحدهم لوحده نتائجها⁽⁵⁾.

ونجد أن مصطلح الخطر في التأمين البحري له عدة معاني وفقا للزاوية التي ينظر كل فقيه قانوني إليه منها، وقد عرف أنه "الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية"⁽⁶⁾، لكن يؤخذ على هذا التعريف بأنه عام ولم يحدد ما هو الحدث الذي من الممكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية، فهل هو كارثة بحرية أم ضرر قد يصيب الشيء المؤمن عليه، وقد يقصد بالخطر " الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه"⁽⁷⁾ ، أو يقصد به الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية⁽⁸⁾، و التعريفين السابقين يشملان الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة أو حمولتها أن تتعرض لها، ويقصد بالخطر الذي تتعرض له السفينة الخطر الذي يؤدي⁽⁹⁾ إلى الإضرار بها كالهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف المادي⁽¹⁰⁾.

وهناك من نظر إلى الخطر البحري بأنه الضرر التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحريا إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئا عن البحر أو من غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه⁽¹¹⁾، والبعض الآخر عرف الخطر بأنه كل حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن البحر السببي وقوعه⁽¹²⁾.

فنوع الخطر إذا هو الذي حدد نوع التأمين، وهذا ما أدى إلى تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق وهذا ما يبين ما لعنصر الخطر من أهمية قانونية خاصة في التأمين البحري⁽¹³⁾.

ومن خلال ما سبق يمكن تعريف الخطر البحري بأنه الحوادث المؤمن منها والتي قد تلحق بالبضائع المنقولة على السفينة أو التي قد تلحق بالسفينة ذاتها وتكون ناشئة عن البحر وتحدث بالبحر أو تكون متعلقة بالرحلة البحرية.

والمشرع الجزائري نجد أنه أخذ بمعيار العملية البحرية وهو مفهوم أكثر مرونة وأوسع نطاقا من فكرة الرسالة أو الملاحة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، بحيث لا يقتصر مفهوم الخطر محل التأمين البحري على ما لحق المؤمن له من أضرار نتيجة أخطار حدثت خلال الرسالة البحرية بل يمتد ليشمل ما أصابه من أضرار سواء كان ذلك بمناسبة الملاحة البحرية أو الشحن أو التفريغ أو القطر

أو الإسعاف إذ أن كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم العملية البحرية التي إعتدتها المشرع الجزائري كمييار وأساس لتحديد الأخطار محل التأمين البحري وذلك من خلال المادة 92⁽¹⁴⁾ من الأمر 95-07. والخطر البحري من أهم العناصر في التأمين البحري على الإطلاق وهو العماد الذي يستند عليه لأن فكرة التأمين البحري أصلها الخطر البحري، وبالتالي فإن لضمان الخطر البحري أهمية بالغة وفوائد جمة وخاصة في العصر الحديث حيث تعتبر معظم التجارة العالمية تجارة بحرية تنقل عن طريق البحر وخاصة في ظل السفن العملاقة والحاويات المعدنية الكثيرة والكبيرة إذ أنه أثناء عملية النقل البحري نجد أنه هناك أخطار عديدة تهدد عملية النقل وإذا تحققت تسبب أضرار أو خسائر كبيرة وضخمة وذلك نظرا للقيمة المالية الضخمة للسفينة والبضائع التي تحملها، والأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة المحملة على متنها قد تكون جزئية وقد تصل إلى حد الهلاك الكلي، ومما يزيد من جسامته الأضرار وتفاقمها صعوبة معالجة الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية حال حدوثها، وهذا الأمر الذي دفع بالمعنيين إلى البحث وإيجاد نظام من شأنه التخفيف من عبئ الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث، وكان التأمين البحري هو الحل الأمثل الذي يمكن من حماية التجارة البحرية و الملاحة البحرية.

فضمان الأخطار البحرية بموجب عقد التأمين البحري نظام لا يمكن للتجارة البحرية أن تستغني عنه حيث أن التجارة ومنذ أن طبق هذا النظام تطور حجمها وإنجذبت إليها رؤس الأموال وذلك للأمان الذي وفره التأمين وحقه⁽¹⁵⁾.

وبما أن الجزائر من الدول التي تستورد معظم السلع الاستهلاكية و المواد المصنعة من الدول الأخرى فأنة ن المهم التأمين على هذه السلع أثناء إستيرادها و بالتالي ضمان الملايير التي أنفقت،وهنا نجد أن ضمان الأخطار البحرية لا غنى لنا عنها،وهذا ما يجعل التأمين البحري أهم أنواع التأمين التي تؤدي إلى حماية المواد والسفن الناقلة للبضائع⁽¹⁶⁾.

و التأمين عندما يقلل من ضرر الأخطار البحرية من خلال ضمانها يلعب دورا بارزا في تنمية العملية الإقتصادية داخل الدول وكذا الإقتصاد الدولي و التبادل التجاري العالمي حيث يعتبر وسيلة من وسائل تشجيع الانتماء الدولي، فالبنوك تقوم عادة بالموافقة على تمويل التجارة الدولية عن طريق قيام المشتري بفتح اعتماد مصرفي لغاية تغطية قيمة البضائع المتفق على شرائها ونقلها بشرط أن يتم التأمين على البضائع المنقولة بحر⁽¹⁷⁾.

وبهذا يكون التأمين البحري من الأخطار البحرية من وسائل تكوين رؤوس الأموال بالنسبة لشركة التأمين، إذ أن الأقساط المدفوعة لشركات التأمين في هذا النوع من التأمين تكون ضخمة، والإيداعات المتراكمة لتلك الأقساط لدى البنوك كل ذلك يشكل مدخرات يمكن توظيفها واستثمارها من قبل البنوك في شتى القطاعات،مما يعود على الإقتصاد الوطني بفائدة عظيمة.

إن الأخطار التي تكون مغطاة هي في الأصل ذات طبيعة بحرية بحثة سواء كانت ناتجة من فعل البحر أو ناتجة في البحر بمناسبة القيام برسالة بحرية أو التي تكون ناتجة من القيام بعملية بحرية ما، إلا أن التأمين البحري إضافة إلى هذا يمتد ويتسع نطاقه ليشمل أخطار ذات طبيعة برية أو ذات طبيعة جوية أو ذات طبيعة نهريية وذلك عندما تكون هذه الأخيرة تبعية للنقل البحري، وهذا الامتداد قد شرع من أجل المحافظة على فكرة وحدة عقد التأمين البحري، ونطبق أحكام عقد التأمين البحري على النقل البري و الجوي و النهري متى كان تكملة للنقل البحري⁽¹⁸⁾، فالأخطار التي يغطيها عقد التأمين البحري متنوعة وليست نوعا واحدا وإن كان الأصل ضمان الأخطار ذات الصفة البحرية غير أنها ليست الوحيدة المغطاة في هذا النوع من التأمين، وهي خاصة انفرد بها التأمين البحري مما جعله عقد واسع ومتكامل حيث أنه يتضمن عدة أخطار ذات طبيعة مختلفة تتحد لتتطوي ضمن نوع واحد من التأمين ألا وهو التأمين البحري،فقواعد التأمين البحري تمدد لتطبق و تحكم أخطار ليست بحرية بطبيعتها وفي هذا حكمة كبيرة وتيسير كبير للتجارة ومحافظة عليها وتحقيق لفوائد و منافع عظيمة، وإعطاء فاعلية كبيرة لعقد التأمين البحري .

الفرع الثاني : الضمانات والإستثناءات

إن المؤمن لا يضمن الخطر في حد ذاته، وإنما يضمن ما يترتب عليه من نتائج، فالأخطار لا تكون مضمونة إلا بالقدر الذي تحدته من ضرر للمؤمن له⁽¹⁹⁾.

وفي القانون الفرنسي نجد أن المادة 350 من التقنين التجاري الفرنسي تعدد بعض الأخطار التي يسأل المؤمن عن نتائجها، ولكن يتضح للعديد من الفقهاء والقضاء أن هذا التعداد الوارد في هذه المادة جاء على سبيل المثال وليس الحصر، الأمر الذي يهدم مضمون التعداد بدليل اختتامها بعبارة "وعموما من جميع أخطار البحر الأخرى" مما يدل على أن هناك أخطار بحرية أخرى لم يرد ذكرها في النص من جهة ومن جهة أخرى ليس لهذا التعداد طابع النظام العام، و للمتعاقدين كامل الحرية في ضبط وتحديد الأخطار محل التأمين .

ولهذا نجد أن الحرية تركة للممارسة العملية في ضمان الأخطار أو استبعادها وذلك وفقا لوثيقة التأمين دون التقيد بما جاء في النص القانوني⁽²⁰⁾.

أما مشروع قانون التأمين البحري الفرنسي فقد احتفظ بذات الطابع الموجود في القانون القائم، وذكرت المادة التاسعة منه بعض الأخطار البحرية التي يضمن المؤمن نتائجها، وهذا التعداد ليس وارد على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال حيث تنتهي الفقرة الأولى من هذه المادة بعبارة "عموما كل خطر بحري أو حادث يعتبر قوة قاهرة".

كذلك الحال نجد القانون الإنجليزي قد خطى في نفس الطريق حيث أن الفقرة الأخيرة من المادة الثالثة من قانون التأمين البحري لسنة 1906 قد أوردت تعريف للخطر البحري ثم ذكر النص بعض الأخطار وهذا التعداد الوارد أيضا كان على سبيل المثال وليس الإلزام والحصر، إذ ورد في نهاية هذه الفقرة عبارة "أو أي أخطار أخرى سواء من نفس النوع أو يتفق على ذكرها في وثيقة التأمين". وهناك من التشريعات ما يأخذ بهذه النظرة، فالقانون التجاري البرازيلي مثلا لا يعدد الأخطار المضمون وإنما يكفي بوضع المبدأ العام الذي بمقتضاه يضمن المؤمن الأخطار البحري⁽²¹⁾.

ونجد أن المشروع الجزائري قد خالف المشرع الفرنسي ولم يورد تعداد للأخطار البحرية المضمونة في الأمر 95-07 ولم يذكرها على الإطلاق، وبالتالي فقد اتخذ المشرع موقفا محايدا في هذه المسألة وترك المجال والكلمة الفاصلة لاتفاق أطراف العقد ألا وهما المؤمن و المؤمن له عند اكتتاب وثيقة التأمين، وعمليا نجد أن هناك قائمة بالأخطار البحرية المضمونة منصوص عليها مسبقا في الشروط العامة لوثائق التأمين البحري ولكن يمكن للأطراف أن يضيفوا أو ينقصوا منها في وثائق التأمين البحري والطرفان ليس مقيدان بتلك الأخطار البحرية التي تتضمنها الشروط العامة، ويتمتع كل من الطرفين بحرية اقتراح أخطار أخرى ومناقشة إمكانية ضمانها بموجب عقد التأمين البحري، والأخطار البحرية التي تكون عادة مضمونة من قبل شركات التأمين هي: خطر العاصفة والجنوح والتصادم، الإرساء الجبري، الرمي في البحر، الإسعاف والإنقاذ، التصادم، النهب والسرقعة، الحريق.

ولكن سكوت المشرع عن تعداد الأخطار البحرية التي يمكن ضمانها كان من أجل إعطاء الحرية الكافية لطرفي العقد من أجل ضمان كل المخاطر التي يمكن أن تهدد السفينة أو البضائع المشحونة، ومراعاة لظروف التجارة البحرية الدولية التي تتسم بالسرعة والتغير، وكذا ضرورة توفير الحماية الكافية و الكاملة أثناء الرحلة البحرية.

أولا: العاصفة والغرق والجنوح

العاصفة هي اضطراب الجو اضطرابا عنيفا تمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برعود و أمطار غزيرة، ويستتبع ذلك ارتفاع في الأمواج ارتفاعا غير معتاد، وعندما تتعرض السفينة أو البضاعة للضرر بسبب هذه الظروف تعتبر هذه الأضرار ناتجة عن خطر بحري، ومن المتفق عليه أن حركة الرياح تعد من قبيل العاصفة إذا بلغت سرعتها من 18 إلى 30 متر في الثانية.

أما الغرق فهو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو على سطح وهو من المخاطر التي يتحمل المؤمن نتائجها ويعوض الأضرار المنجزة عنها .

والجنوح والتشيب هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو الشعب أو حطام السفن الغارقة أو أية عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن يتمكن من الخروج عن هذا المأزق بوسائلها وإمكاناتها الخاصة.

ولكن المؤمن لا يكون ضامنا لخطر الغرق والجنوح إلا إذا كان ناتجا عن القوة القاهرة التي لا يمكن تفاديها أو رد ضررها، أما إذا كانا ناتجين عن خطأ المؤمن له فإن المؤمن يتحمل من هذا الضمان ولا يكون مسؤولا عن تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع⁽²²⁾.

كما أن المؤمن لا يكون مسؤولا عن الجنوح والتشيب على البر الذي يكون سببه حركة المد والجزر الطبيعية والمعتادة والتي تحدث بشكل دوري ومتكرر ومنتظم، ولا يسأل المؤمن أيضا عن الجنوح الذي يحدث في الأفتية البحرية والأنهار والسواقي فوق المناطق التي يبلغها المد والجزر⁽²³⁾.

ثانيا: الارساء الجبري:

الارساء الجبري هو الذي يضطر إليه ربان السفينة بسبب حادث غير متوقع فيضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر⁽²⁴⁾، وهذا نتيجة سبب استجد وطراً بشكل مفاجئ وغير متوقع، ولم يكن في الحسبان عند انطلاق الرحلة، وهذا التوقف أثناء الطريق يمكن السفينة من تفادي خطر جدي تتعرض له الرحلة البحرية.

ويعتبر الارساء الجبري من الأخطار البحرية التي تلتزم شركة التأمين بالتعويض عنها لأن ذلك التوقف أثناء الطريق يرجع إلى أسباب خارجة عن إدارة وسيطرة ربان السفينة، أما مجرد التأخر فقط فلا تسأل شركة التأمين عنه⁽²⁵⁾.

أما بالنسبة للبضائع فقد يلحق المؤمن له ضرر من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة شحن أو للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو في ميناء التوقف⁽²⁶⁾.

ثالثا: تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة

يتم تغيير الطريق إذا سلكت السفينة طريقاً آخر غير الطريق المألوف الذي تسلكه السفن الأخرى أي المعروف والذي لا يحتاج إلى تحديد، أما تغيير السفرة فهو أن تتغير نقطة البدء والانطلاق أي أن تنطلق السفينة من مرفأ غير المرفأ المقررة لبدء رحلتها والمحدد سلفاً، أو أن تغير نقطة وصولها ذلك بأن تتجه إلى مرفأ غير المرفأ المحدد لنهاية رحلتها وتقوم السفينة بإنهاء رحلتها في مرفأ آخر.

أما تغيير السفينة فيتمثل في نقل البضاعة من السفينة التي كانت محملة على متنها في الأصل إلى سفينة أخرى، دون أن يكون قد سمح بذلك في وثيقة التأمين ويشترط لاعتبار هذه الطوارئ التي قد تحصل مشمولة بالضمان أن تكون قد جرت تحت تأثير ضغط له صفة الإكراه ولا يمكن للربان تفاديه أو دفعه وهذا ما أجبر الربان على اتخاذ قرار التغيير، ونتيجة كل ذلك يكون تغيير الطريق أو تغيير الرحلة أو تغيير السفينة خطر من الأخطار البحرية التي يتحملها المؤمن على عاتقه، ويشملها بالضمان، ويلتزم بتعويض الأضرار الناتجة عنها⁽²⁷⁾.

رابعا: الرمي في البحر

ويتمثل الرمي في البحر في إلقاء بعض أجهزة السفينة وتجهيزاتها في سبيل إنقاذ الرحلة البحرية⁽²⁸⁾، أو في إلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف السفينة وبالتالي إنقاذ الرحلة البحرية، وإن كان هذا العمل الذي يقوم به الربان يبدوا في الظاهر بأنه اختياري، إلا أنه وبمجرد التعمق في حيثياته وملابساته وظروف حصوله نجد أنه عمل اضطراري، والربان مجبر على أدائه ولا إرادة له فيه ولا خيار لأن الخطر الذي يهدد الرحلة البحرية هو الذي أملى على الربان القيام بالرمي، لكن الرمي لا بد أن يكون نتيجة لوجود خطر مضمون يهدد سلامة الرحلة البحرية والرمي يشمل جميع الأضرار التي يحدثها الربان اختياريًا بالسفينة أو البضائع لأجل سلامة الرسالة البحرية أي جميع الخسائر المشتركة⁽²⁹⁾.

خامسا: الحريق والانفجار

الحريق هو اشتعال النار في الأشياء المؤمن عليها، والحريق يشمل جميع الأضرار التي تنشأ عن إضرار النار أو اشتعالها أو الاحتراق البسيط وليس من الضروري أن يشتعل حريق كامل، بل يكفي أن

تكون هناك بداية حريق لم تتحول بعد إلى حريق كامل مادامت هذه البداية يمكن أن تصبح حريق كاملا فسارع الناس إلى إطفائها فنجمت أضرار عن ذلك⁽³⁰⁾. ويقوم المؤمن بتغطية خطر الحريق والانفجار وضمانها رغم أنهما مستقلان تماما عن البحر، ولكن علة هذا الضمان أن خطر الحريق يحدث في البحر أثناء الرحلة البحرية، والمؤمن لا يسأل إلا عن الحريق الذي يحدث بسبب قهري.

سادسا: الإسعاف والإنقاذ

إن الأخطار البحرية التي تتركب بالسفينة أو البضاعة في أثناء الرحلة البحرية أو في أثناء إحدى العمليات المكتملة للرحلة البحرية، قد تتحقق وينتج عنها عواقب وخيمة، وهلاك للأفراد، وضياع للأموال وفي هذه اللحظات العصبية تكون السفينة وما عليها من أموال وأفراد في أمس الحاجة إلى يد العون والمساعدة والإنقاذ⁽³¹⁾.

والإسعاف البحري عرفته المادة 332 من القانون البحري الجزائري بأنه: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجده للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو الأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها".

ويختلف الإسعاف عن الإنقاذ في أن الإسعاف هو تقديم المعونة للسفينة المعرضة للخطر قبل هلاكها بحيث يأتي الإسعاف عونا لها لتجنب ذلك الخطر، أما الإنقاذ فيتمثل في مد يد المعونة للسفينة بعد هلاكها، ويكون دور السفينة المنقذة انتشال ما قد تستطيع إنقاذه من أشخاص وأموال. والإسعاف والإنقاذ هو خدمة تقدمها سفينة لسفينة أخرى بسبب ظروف أحاطت بها وليس تنفيذا للالتزام رتبته عقد قائم بين الطرفين⁽³²⁾.

وعلى إثر ازدياد حالات التصادم وخطورة الحوادث البحرية فرضت ضرورة توسيع نطاق الالتزام القانوني بالإنقاذ بحيث أصبح لا يقتصر على حالات التصادم بل إلى جميع الحالات التي تتعرض فيها السفن للخطر، وهذا ما أدى إلى توقيع معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في 23 سبتمبر سنة 1910م، حيث صادقت عليها الجزائر في سنة 1964م، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71.

كما أن الجزائر قد صادقت على الاتفاقية الدولية للإنقاذ بلندن لسنة 1989م التي حررت في 28 أبريل سنة 1989م، وذلك من خلال المرسوم الرئاسي رقم 11-385 في 23 نوفمبر 2011م، وتعرف هذه المعاهدة عملية الإنقاذ في مادتها الأولى في الفقرة أ بأنها "عملية الإنقاذ: هي أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو أية مياه أخرى مهما كانت". والمؤمن يلتزم تطبيقا لنص المادة 101 بتغطية تكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها لكن هذه التكاليف تكون مغطاة بشرط ألا تكون قد نتجت عن خطر مستبعد في وثيقة التأمين، والمؤمن يلتزم فقط بالتكاليف المبذولة لإنقاذ الأموال المؤمن عليها فقط وليس الأفراد لأن إنقاذهم واجب إنساني فقط لا يستوجب المكافأة.

سابعاً: التصادم البحري

التصادم من المخاطر التي يكون حدوثها وفقا لسبب معين سابق عليها وقد يكون هذا السبب طبيعياً أو إرادياً أو بسبب خطأ ربان أو بحارة⁽³³⁾.

وتحديد المقصود بالتصادم البحري في مجال التأمين البحري أهمية كبيرة لكن هذه الأهمية أثرها لا يظهر إذا كان التأمين ضد جميع الأخطار إذ أن التصادم يعتبر في هذه الحالة خطراً بحرياً دائماً⁽³⁴⁾، لكن أهمية تحديد مفهوم التصادم تتجلى عندما يكون التأمين ضد أخطار معينة من بينها التصادم، أو كان التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخاصة⁽³⁵⁾.

ثامناً: النهب والسرقة:

التهب هو السرقة المصحوبة بعمل من أعمال العنف ترتكبه جماعة مسلحة، وإذا كان السبب وراء النهب هو الرغبة في الكسب فإنه لا يندرج ضمن الفتن والاضطرابات الشعبية إذا كانت مستبعدة من الضمان في وثيقة التأمين البحري⁽³⁶⁾.

والقانون الفرنسي قد ذكر النهب على أنه من الأخطار البحرية التي يضمن المؤمن نتائجها لكنه لم يذكر السرقة ضمن الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن ولقد أثار المؤمنون الجدل حول طبيعة خطر السرقة بقصد التهرب من ضمان هذا الخطر، حيث يكثر وقوعه أثناء عملية النقل البحري وذلك بسبب تعدد البضائع المنقولة وأهميتها، وكثرة الأشخاص الذين يتصلون بها في أثناء نقلها، واستحالة وضع الرقابة الكافية عليها.

إلا أن هذا كله لا يجب أن يثير الشك في طبيعة السرقة البحرية لهذا الخطر إذ أن خطر السرقة يدخل بشكل عام بين الأخطار البحرية طالما يحدث على البحر وبمناسبة الرحلة البحرية، وتهرب المؤمنون من تغطية هذا الخطر لا يعني نفي الصفة البحرية عن خطر السرقة طالما أن شروط الخطر البحري تنطبق عليه⁽³⁷⁾.

ووجود الخطر البحري لا يكفي وحده بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر، إذ أنه إذا حدثت عاصفة هائلة وكانت الأمواج عاتية لكن السفينة وما عليها من بضائع قد تمكنت من تحمل هذا الخطر، واستطاعت أن تخرج منه سليمة وليس بها أي ضرر فإن المؤمن لا يترتب عليه أية التزامات وكذلك الحال بالنسبة لكل المخاطر التي تهدد السفينة والبضاعة طوال فترة الرحلة البحرية، فمجرد وقوع الخطر البحري لا يستوجب أداء مبلغ التأمين ولكن لا بد لهذا الخطر أن يسبب أضراراً وخسائر حتى يترتب على المؤمن التزامات⁽³⁸⁾.

وشروط التعرض للأخطار قد ورد في المادة 99⁽³⁹⁾ من الأمر 95-07 التي جاء فيها: "لا يترتب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطاء إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد.

ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول، ويتمثل التمويل الأول في مفهوم هذه المادة في الإجراء الأول الذي يعطى المؤمن له بموجبه مفعولاً لوثيقة الاشتراك".

وفي هذا السياق نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في فقرتها الثانية من المادة 17 على أنه: "لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر"⁽⁴⁰⁾.

وإن الأجل المشار إليه في هذه الأحكام ليس من النظام العام ويجوز للمتعاقدين الاتفاق على أجل آخر. وبما أن التعرض للأخطار هو أساس عقد التأمين البحري فإنه يجب على المؤمن له أن يثبت بأن الشيء المؤمن عليه قد تعرض للخطر البحري، وعليه أن يقيم الدليل على صحة الأضرار التي حدثت والخسائر وأن هذا التعرض حقيقي وفعلي، وعلى المؤمن له أن يثبت أن الأضرار الحاصلة والخسائر الناتجة سببها الخطر البحري المضمون بكل وسيلة متاحة، ففي التأمين على السفينة إثبات التعرض للخطر البحري يتم بتحريك السفينة وهي واقعة معروفة للكافة، كما يتم الإثبات بواسطة سجلات ميناء القيام، وبدفتر يومية السفينة.

وفي التأمين على البضائع يجب على المؤمن له أن يثبت أنه قام بالشحن في السفينة المعينة في الوثيقة أو أنه قام بالشحن فقط إذا لم يعين السفينة في الوثيقة ويتم هذا الإثبات بسند الشحن على أن سند الشحن يكون غير كافي إذا تضمن شروطاً تحد من قوته في الإثبات كشرط "الوزن أو الكمية مجهول"، أو أن البيانات غير معتمدة، وفي هذه الحالة يجب على المؤمن له أن يقدم مستندات أخرى مثبتة للشحن كقواتير الشراء وإيصالات دفع الرسوم الجمركية، وسند الشحن يكون حجة على المؤمن مع عدم الإخلال بحق المؤمن في الإثبات العكسي⁽⁴¹⁾.

إن استبعاد الاخطار البحرية من الضمان يكون إما بالاتفاق بين الطرفين، وإما بنص القانون، والأمر 07-95 قد بين وعدد المخاطر البحرية التي تكون مستثناة ومستبعدة من الضمان من خلال المواد 102 والمادة 103 والمادة 127، وقد جعلها على قسمين قسم يكون مستثنى بشكل مطلق ونهائي، وقسم مستثنى بشكل نسبي ويجوز للأطراف الاتفاق على ضمانه في مقابل قسط تأمين أعلى، فالمشرع الجزائري نجد أنه في مجال الاستثناء من الضمان قد تدخل في الأمر ونضمه وعدد الأخطار المستبعدة على عكس الموقف الذي اتخذه في الأخطار التي يمكن أن يشملها الضمان.

وتنص المادة 102 من الأمر 07-95⁽⁴²⁾ على أنه: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها:

- 1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.
- 2- الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن:
 - مخالفة أنظمة الاستيراد و التصدير و العبور و النقل و الأمن.
 - الغرامات و المصادرات الموضوعه تحت الحراسة و الاستيلاء و التدابير الصحية أو التطهيرية.
- 3- الأضرار التي تتسبب فيها الأثار المباشرة و غير المباشرة للانفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية و كذلك الأضرار الناتجة عن أثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات."

و لقد اعتبرت المادة 96⁽⁴³⁾ المادة 102 من النظام العام و بالتالي لا يجوز مخالفتها إطلاقاً، و نصت المادة 126⁽⁴⁴⁾ من الأمر 07-95: " لا يضمن المؤمن الأضرار و الخسائر المنجرة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة." و هي مادة من المواد المذكورة ضمن المادة 96، أي أنها من النظام العام. و المشرع الجزائري قد اشترط لعدم ضمان الخطأ أن يكون عمدياً أو جسيماً، و كذلك بنود وثيقة التأمين على السفينة حيث نص على ذلك البند الخامس الذي أكد البند الأول فيما يخص استبعاد الخطأ العمدي و الجسيم.

إضافة إلى ذلك لا يشمل بالضمان كل الأضرار التي تتسبب فيها الأثار المباشرة و غير المباشرة للانفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية و كذلك الأضرار الناتجة عن أثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

و كل هذه الأخطار هي مستثناة بشكل نهائي و مطلق و لا يمكن ضمانها بأي حال من الأحوال لأن ذلك مخالف للنظام العام، و لا يمكن الاتفاق على مخالفة نص المادة 102 لكونه من النصوص الأمرة.

غير أن هناك أخطار أخرى قد استبعدتها القانون لكن بشكل نسبي و ليس مطلق حيث أجاز للأطراف الاتفاق على ضمانها، و هذه الأخطار منصوص عليها في المادة 103⁽⁴⁵⁾ من الأمر 07-95 حيث تنص على ما يلي: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

- 1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
- 2- الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و اعمال التخريب و الإرهاب.
- 3- القرصنة و الاستيلاء و الحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
- 4- الاضطرابات الشعبية و إغلاق المصانع و الاضطرابات.
- 5- اختراق الحصار.

6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو أشخاص آخرين.

7- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.

8- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة." كما تنص المادة 127⁽⁴⁶⁾ من الأمر 07-95 على ما يلي: " لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك الخسائر و الأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار و الخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة."

المطلب الثاني: الحيز الزمني و المكاني

من أجل أن يكون للمؤمن له حق في طلب جبر الخسائر الحاصلة لا بد أن تكون هذه الخسائر نتيجة لخطر بحري مضمون لكن هذا وحده غير كافي لأنه يشترط كذلك أن يتحقق هذا الخطر ضمن الإطار الزمني والمكاني المحدد في وثيقة التأمين البحري وألا يحيد عنه.

الفرع الأول: زمان الأخطار البحرية:

بموجب عقد التأمين البحري يمكن تحديد الزمن الذي يكون فيه المؤمن مسؤولاً عن الأخطار البحرية التي تواجهها السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية، أو خلال إحدى العمليات المرتبطة بها، ويجب التمييز في هذا الشأن بين التأمين بالرحلة والتأمين لمدة محددة، والتأمين بوثيقة عائمة.

أولاً: التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات:

يضمن المؤمن في التأمين بالرحلة المخاطر التي تهدد الشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية، أو إحدى العمليات المتصلة بها، وهنا يستفيد المؤمن له من الضمان طوال الوقت الذي تستغرقه الرحلة خاصة وأن الوقت الذي تستغرقه الرحلة يختلف من رحلة إلى أخرى⁽⁴⁷⁾.

والمادة 123⁽⁴⁸⁾ من الأمر 07-95 تنص: "فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها، وخلال خمسة عشر يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة تضمن الأخطار ابتداءً من الإقلاع أو رفع المرساة إلى الرسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول".

وبالنسبة لانتهاج سريان ضمان عدة رحلات فإنه يكون في المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاج الرحلة الأخيرة، وبانتهاء هذه الرحلة الأخيرة ينتهي الضمان، وينتهي عقد التأمين البحري.

وإذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن المخاطر تسري من وقت ترك البضائع على البر بقصد شحنها إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول.

على أن وثائق التأمين غالباً ما تتضمن شرط يقضي بضمان المؤمن للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه، وهذا الشرط يعرف بشرط "من المخزن إلى المخزن"⁽⁴⁹⁾.

ثانياً: التأمين لزمن معين:

وهذا التأمين هو الأكثر شيوعاً في العصر الحاضر لضمان السفن، ويبدأ عادة بعد توقيع العقد⁽⁵⁰⁾، ويلجأ إليه المؤمن لهم لتفادي التأمين على كل رحلة في كل مرة تبحر فيها السفينة، حيث يتم اكتتاب هذا العقد ليشمل رحلات متعددة تمتد خلال مدة معينة.

ومن خلال هذا التأمين يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار البحرية التي تهددها خلال فترة زمنية محددة وغالباً ما تكون سنة وذلك نظراً للنقص السريع الذي يطراً على قيمة السفينة، وينتهي هذا العقد بانتهاء الزمن المحدد، ولا يسأل المؤمن إلا عن الأخطار التي تتحقق خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين أما الأخطار التي تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها المؤمن إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادث بحري يطراً خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه.

وينتهي ضمان المؤمن بانتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين، حتى ولم كانت السفينة لا تزال خلال الرحلة البحرية، وذلك يعني أن المؤمن له لا يحق له الحصول على أية تعويضات إذا اكتشفت أضرار عند الوصول ولم يتمكن المؤمن له من إثبات أن سبب الضرر يعود إلى الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه، ولا امتداد التأمين يشترط أن تكون السفينة قد غادرت ميناء القيام قبل انتهاء مدة عقد التأمين، غير أن هذا التمديد ليس إلزامياً لشركة التأمين ويمكن أن ترفض إدراج هذا الشرط حتى مع وجود قسط إضافي⁽⁵¹⁾.

والتأمين لمدة زمنية محددة تتخلله بعض الصعوبات وخاصة في حالة انقطاع أخبار السفينة، إذ يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة للمؤمن ويحصل على تعويض التأمين كاملاً إذا مضى ميعاد معين⁽⁵²⁾، حددته

المادة 134 من الأمر 07-95 بثلاثة أشهر (3) في الحالات العادية وحالة وجود حرب فيمدد الأجل إلى (6) أشهر.

ثالثاً: التأمين بوثيقة التأمين المفتوحة (العائمة):

إن هذا التأمين مفيد جدا في الحياة العملية، ويعقد هذا العقد لمدة محددة تمتد لسنة قابلة للتجديد⁽⁵³⁾، وبموجب الوثيقة العائمة يتفق طرفا عقد التأمين على التزام المؤمن بتغطية جميع ما يشحنه المؤمن له أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة، ومنه فالمؤمن له لا يقوم بتحديد ما سيشحنه من بضائع أو وقت الشحن أو كمية أو قيمة البضائع التي يتم استيرادها أو تصديرها، وهذا ما ينتج عنه أن قسط التأمين في هذه الحالة لا يتحدد وقت إبرام هذا العقد وإنما يتأخر تحديده وذلك حسب مقدار ونوع الشحنات، وبالتالي فالقسط يتحدد عندما تتحدد الشحنة وتتضح معالمها، حيث يقوم المؤمن له بإخطار المؤمن بجميع شحناته وتواريخها عند علمه بها⁽⁵⁴⁾.

ويجب على المؤمن له أساسا إحضار المؤمن بجميع الشحنات التي تتم لحسابه أو تنفيذها لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، وأيضا جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن يكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلًا بالعمولة أو أمينًا على البضائع أو غير ذلك ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت الإخطار بها⁽⁵⁵⁾.

الفرع الثاني: مكان الأخطار:

إن قيام التزام المؤمن بأداء التعويض الذي ينتج عن تحقق خطر بحري ليس مرتبطا فقط بزمان وقوع هذا الخطر، وإنما هو مقيد أيضا بالمكان الذي يمكن أن يقع فيه، إذ يجب أن يقع الخطر البحري في المكان الذي يشملها الضمان وفقا لوثيقة التأمين البحري، حيث أن الملاحة البحرية تواجه أخطارا بحرية كثيرة ومتعددة ومختلفة تختلف باختلاف المناطق الجغرافية والأماكن التي تمارس فيها الملاحة البحرية⁽⁵⁶⁾، وهناك ممرات بحرية تتسم بالخطورة مثل البحار الجامدة وبعض الرؤوس والمضائق والخلجان... الخ.

ويترك للسفينة الحربية الضرورية في التحركات التي تتطلبها الملاحة البحرية، مما جعل وثائق التأمين توضح المياه أو المناطق التي يرخص فيها للسفينة بالملاحة، فإذا خرجت السفينة عن الحدود المحددة في وثيقة التأمين تصبح الأخطار غير مضمونة ويتم تحرير شروط التأمين بعدة أشكال، فأحيانا تحدد الحدود الجغرافية التي تتم داخلها الملاحة حتى يكون الضمان ساريا ومنتجا لأثاره، وفي بعض الأحيان تمنع السفينة من بعض الملاحات، وفي حالات أخرى يمزج بين الشرطين السابقين معا.

ومنه فالتأمين لمدة محددة يجب أن يتفق الطرفان عليه ويحدد الأماكن التي تمارس فيها السفينة الملاحة البحرية والتي من الممكن أن يتحقق الخطر البحري فيها ويكون مضمونا، أما إذا كان التأمين لرحلة محددة ومعينة فيجب على السفينة أن تسلك الطريق المعتاد والمعين في الوثيقة خلال هذه الرحلة ضمنا لسريان التأمين عند تحقق الخطر المؤمن ضده⁽⁵⁷⁾.

فالمؤمن يلتزم بضمان الأخطار البحرية التي تقع في المكان المحدد في العقد ومهما كان نوع التأمين الساري المفعول، لكن التساؤل يثور إذا كان هناك تغير للرحلة أو للطريق أو للسفينة حول نتائج هذا التغيير؟.

أولاً: تغيير الرحلة

يجب على المؤمن له القيام بالرحلة المحددة في العقد حيث أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة أو البضائع تختلف تبعاً لنوع الرحلة.

فحصول أي تغيير في الرحلة البحرية المقررة ينتج عنه بشكل مباشر وأكد تغيير في المخاطر التي أخذها المؤمن على عاتقه، وهذا ما ينتج عنه عدم مسؤولية المؤمن عن الأخطار الجديدة إذا كان تغيير الرحلة بالإطالة عن قصد، وهذا لما يترتب عن الإطالة من زيادة في المخاطر والتي لم تكن لتحصل لو التزم المؤمن له بمدة الرحلة المقررة في عقد التأمين البحري⁽⁵⁸⁾، ولم يذهب إلى ميناء أبعد من الميناء المتفق عليه وهذا يترتب عنه إعفاء المؤمن من الضمان مع احتفاظه بأقساط التأمين وهذا بالنسبة للتغيير الاختياري للرحلة.

أما بالنسبة للتغيير الاضطرابي كما لو أغلق ميناء القيام أو الوصول أو وجود حالة حرب أو سوء الأحوال الجوية أو الاضطرابات وإلى غير ذلك من الظروف التي تكون عقبة أمام السفينة وتجبرها على تغيير الرحلة لسبب أو لآخر، فإن هذا التغيير الاضطرابي ليس له أي أثر على مسؤولية المؤمن في ضمان الأخطار المتفق عليها في وثيقة التأمين البحري⁽⁵⁹⁾، لأنه لا يمكن أن يحتج المؤمن بتغيير الرحلة الاضطرابي كسبب لعدم دفع التعويض في حالة وقوع خطر مضمون لأن المؤمن له ليس حرا في اختيار هذا التغيير وإنما هو مجبر عليه ومضطر له، وذلك ما يعطيه الحق في التعويض، والمؤمن ملزم بتعويض الأخطار المضمونة بموجب وثيقة التأمين رغم التغيير الاضطرابي للرحلة.

ثانيا: تغيير الطريق أو الانحراف:

عندما تقوم السفينة برحلتها وتتطلق من ميناء القيام وصولا إلى ميناء الوصول يفترض بها أن تسلك الطريق المعتاد أو الطريق المعين في وثيقة التأمين البحري، أما إذا لم تسلك الطريق المقرر لها فإنها تكون قد غيرت طريقها وانحرفت عنه.

فإذا كان تغيير الطريق جبريا اضطرابيا أملتته القوة القاهرة ضل المؤمن مسؤولا عن كل هلاك أو ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه، أما إذا كان تغيير الطريق الجزئي اختياري وبشكل طوعي ووقع الخطر البحري إثر هذا التغيير وخلال جزء الطريق الذي شمله التغيير فإن المؤمن يعفى في هذه الحالة من المسؤولية ولا يسأل عن أي تعويض للخسائر الحاصلة، أما إذا تم تغيير الطريق جزئيا ثم عادت السفينة إلى المسار المحدد لها والمتفق عليه ثم وقع الخطر البحري بعد التغيير وعند رجوع السفينة إلى مسارها، فإن الرأي الراجح أنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسؤولا عنه، ومادام ليس لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر كأن تتعرض السفينة لعاصفة ما كانت لتتعرض لها لو سارت في طريقها المعتاد دون أن تنحرف عنه، وبعبارة أخرى أن مسؤولية المؤمن لا تنتفي لمجرد تغيير الطريق، بل يجب لذلك أن يكون تغيير الطريق هو السبب الوحيد والمباشر في حدوث الخطر وتحققه، أي لا بد أن تربط بين الخطر وبين التغيير في الطريق علاقة سببية، وإذا انتفت هذه العلاقة القائمة بين التغيير والخطر كان المؤمن مسؤولا عن هذا الخطر⁽⁶⁰⁾.
فالإعفاء من المسؤولية يجب أن يقتصر على جزء الطريق الذي كان مخالفا للاتفاق أو للعادات الملاحية بشكل اختياري وطوعي.

ثالثا: تغيير السفينة

بالنسبة للتأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييرا لمحل التأمين، وهذا ما يؤدي بالضرورة إلى بطلان عقد التأمين البحري أما بالنسبة للتأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيه هلاك البضائع أو تلفها، بذلك فإن تغيير السفينة الناقلة اختياريًا يعتبر تعديلا لمكان الأخطار، كما يشبه تغيير السفينة إذا ما تم شحن البضائع المؤمن عليها في غير المكان الذي كان يجب أن تشحن فيه، فإذا تم شحن البضائع على سطح السفينة بدلا من العنابر المخصصة لها داخل السفينة كان المؤمن غير مسؤول عن المخاطر نظرا لما تتعرض له البضائع المشحونة بهذه الطريقة من مخاطر كبيرة وجسيمة ما كانت لتتعرض لها لو شحنت في العنابر المخصصة لها داخل السفينة حيث تتضاعف المخاطر وتكثر على سطح السفينة مثل خطر التعرض لمياه البحر أو السرقة أو السقوط في البحر، أو التبلل بمياه الأمطار.
أما إذا كان تغيير السفينة لظروف جديدة استجبت وفرضت على المؤمن له تغيير السفينة، ولم يكن له الخيار في ذلك، فإن المؤمن يكون مسؤولا عن كل هلاك أو تلف يحصل للبضاعة.

وفي حالة مطالبة المؤمن بمبلغ التأمين وجب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، وإثبات أن هذا الخطر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه من جراء الخطر البحري المؤمن عليه، وإذا قام المؤمن له بهذا الإثبات يفترض أن هذا الخطر قد تحقق في الزمان والمكان اللذان يسري فيهما التأمين، لكن يحتفظ المؤمن بحق يخص هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في ذلك الزمان أو ذلك المكان المحدد في عقد التأمين البحري⁽⁶¹⁾.

خاتمة

إن قوة ضمان الخطر البحري بموجب عقد التأمين تتجلى وتتضح من خلال الفوائد الجمة والعديدة لكلا طرفي عقد التأمين واولهما المؤمن له الذي يحقق له الامان و الطمانينة اثناء قيامه بعمليات التجارة و النقل البحري وهو المطلب الاول من التأمين البحري كما يحقق له الحماية من الخسائر المادية التي تهدده كما تحمي التجارة الخارجية التي تنقل عن طريق البحر بالتالي تنمية الاموال بحمايتها وكذا الحصول على التعويضات عند حصول الحادث حقيقة وبذلك يتجاوز المؤمن له الاضرار التي أصابت ممتلكاته، وهذا ما يفرض حتمية ضمان الخطر البحري هذا بالنسبة للمؤمن له ،اما بالنسبة للمؤمن فان ضمان الخطر البحري تمكنه من تحقيق عائد مالي ضخم من خلال الاقساط وكذا تمكنه من الاستثمار و الاستفادة من عائداته وكذا تمكنه من اعادة التأمين واستفادة شركات اخري مما يعشش التعاملات المالية العالمية فالفوائد التي تنتج هي التي املت ضرورة ضمان الخطر البحريمن خلال ما سبق نجد أن المشرع الجزائري لم يذكر الأخطار التي يمكن ضمانها وترك ذلك إلى وثيقة التأمين البحري ، غير أنه عدد الأخطار التي تكون مستثناة إما بشكل مطلق أو بشكل نسبي .

والمؤمن يكون مسؤولاً عن الخطر البحري المضمون بموجب وثيقة التأمين البحري طول الفترة الزمنية للرحلة البحرية ، أما إذا كان التأمين لفترة معينة فإن الضمان لا ينتهي بمجرد انتهاء الرحلة الواحدة بل يمتد طول الفترة المحددة في العقد وينتهي الضمان بانتهاء العقد، أما إذا كان التأمين بوثيقة التأمين المفتوحة فيلتزم المؤمن بضمان كل الشحنات الخاصة بالمؤمن له حتى انتهاء مدة العقد المحددة .

لكن ليكون الخطر البحري مضموناً لا بد أن يتحقق ضمن المكان المحدد في عقد التأمين البحري ، فإذا كان هناك تغير للرحلة أو للطريق ، أو انحراف عن الطريق المحدد ، أو كان هناك تغيير للسفينة ، وكان هذا التغير أو الانحراف خارجاً عن إرادة المؤمن له فإن المؤمن يبقى مسؤولاً عن الأخطار البحرية التي تهدد السفينة والبضاعة ، أما إذا كان التغير أو الانحراف اختياري فإن المسؤولية ترفع عن المؤمن ، ويتحمل المؤمن له مسؤولية الأخطار التي تقع .

الهوامش

- 1- مجد الدين الفيروزآباد، محمد هادي وآخرون، القموس المحيط، دار الفكر، بيروت، 1983، ص215.
- 2- شكري بهاء بهيج، التأمين في التطبيق والقانون و القضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2007، ص26.
- 3- أبو بكر عيد أحمد، وليد اسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2001، ص26.
- 4- الهانسي مختار محمود، مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية، دار النهضة العربية، بدون سنة النشر، ص10.
- 5- طه مصطفى كمال، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005 ، ص83.
- 6- طه مصطفى كمال، المرجع نفسه، ص467.
- 7- كوماتي لطيف جبر، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2003، ص259.
- 8- المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، 1998، ص267.
- 9- مجد الدين الفيروزآباد، المرجع السابق، ص215.
- 10- يونس علي حسن، أصول القانون البحري، دار الحامي للطباعة، القاهرة، بدون تاريخ نشر، ص618.
- 11- قايد محمد بهجت، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية، الجزءان الثاني والثالث، دار النهضة، العربية، الطبعة الاولى، القاهرة، 2004 -2005، ص401.

ضمان الخطر البحري

- 12- الشرقاوي محمد سمير، الخطر والتأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص66.
- 13- الشرقاوي محمود سمير، المرجع نفسه، ص9.
- 14- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 15- عريقات حربي محمد، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطرين النظرية و التطبيق، دون دار نشر، دون سنة نشر، ص134.
- 16- حكيم جمال، البحري، مكتبة النهضة المصرية، 1955، ص48.
- 17- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ص250-251.
- 18- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص365.
- 19- علي بن غانم، المرجع السابق، ص228.
- 20- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص270-271.
- 21- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص69.
- 22- renérodier. Droit maritime. Librairie Daloz. Paris. 1963. P 441
- 23- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص393.
- 24- محمود سمير الشرقاوي، المرجع نفسه، ص403.
- 25- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص120.
- 26- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص412.
- 27- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص121-122.
- 28- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص400-401.
- 29- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص131.
- 30- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، ص263.
- 31- هشام فرعون، المرجع نفسه، ص264.
- 32- هشام فرعون، المرجع السابق، ص268-269.
- 33- محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص325.
- 34- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص103.
- 35- مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص107.
- 36- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص184.
- 37- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص93.
- 38- علي بن غانم، المرجع السابق، ص161-162.
- 39- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 40- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص69.
- 41- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص152.
- 42- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 43- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 44- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.

- 45- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 46- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 47- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 153-154.
- 48- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.
- 49- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 349.
- 50- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 352.
- 51- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 156.
- 52- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 392.
- 53- جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك. دار الجامعة الجديدة. الاسكندرية. 2004. ص 20.
- 54- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 393.
- 55- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع نفسه، ص 425.
- 56- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 281-283.
- 57- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005، ص 136-137.
- 58- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 326.
- 59- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 137-138.
- 60- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 139-140.
- 61- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 140.

المراجع

القوانين :

- 1- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بقانون رقم 04-06 مؤرخ في 25 فبراير 2006 المتعلق بالتأمين.

الكتب :

- 1- الحكيم جمال، التأمين البحري، مكتبة النهضة المصرية، 1955.
- 2- الفيروز آبادي مجد الدين، محمد هادي وآخرون، القموس المحيط، دار الفكر، بيروت، 1983.
- 3- بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر. 2000.
- 4- بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون و القضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2007.
- 5- المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، 1998.
- 6- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الحامي للطباعة، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- 7- أبو بكر عيد أحمد، وليد اسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع.
- 8- فرعون هشام، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق. دون سنة نشر.
- 9- كمال مصطفى طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005.

- 10- كمال مصطفى طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005.
 - 11- لطيف جبركوماني ، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2003.
 - 12- مختار محمودالهانسي، مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية، دار النهضة العربية، بدون سنة النشر.
 - 13- محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية، الجزءان الثاني والثالث، دار النهضة، العربية، الطبعة الاولى، القاهرة، 2004-2005.
 - 14- محمد سميرالشرقاوي ، الخطر والتأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص66.
 - 15- وفاء محمدبنجلال ، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك، دار الجامعة الجديدة. الاسكندرية، 2004.
- 16- renérodiere. Droit maritime. Librairiedaloz. Paris. 1963.